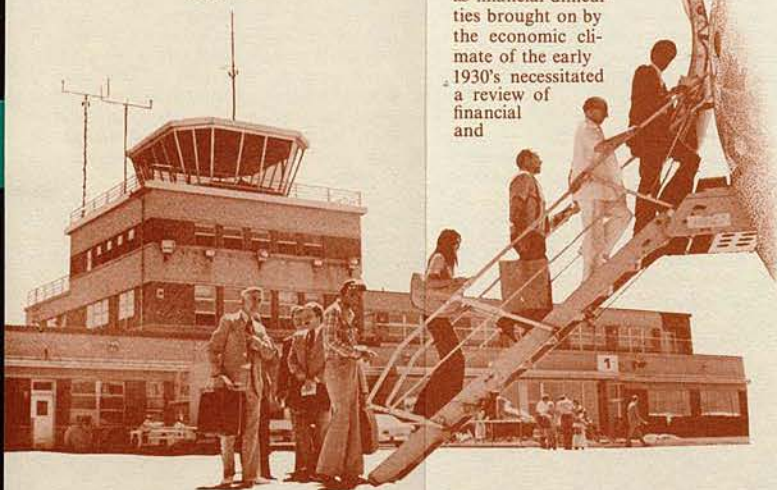





50TH ANNIVERSARY 1978



 Transport Canada
Transports Canada

Conceived by a dedicated group of aviation enthusiasts who believed there should be a business organization to promote aviation in the community, Walker Airport at Windsor, Ontario, was officially opened on Saturday, September 8th, 1928, with appropriate ceremony and celebration.

An hour-long Essex County Air Derby, an exhibition of parachute dropping, and passenger flights highlighted and added lustre to the dedication and oratory by local dignitaries and prominent guests. Sunday, the 9th of September, saw the start of the International Air Race that would end in Los Angeles, California.

Early optimism for the future of the airport was slowly dimmed as financial difficulties brought on by the economic climate of the early 1930's necessitated a review of financial and

operational requirements.

Windsor Chamber of Commerce, the City Council, the Department of National Defence, and the Department of Transport entered into negotiations in an attempt to locate and purchase a site for an aerodrome which eventually could be used by Trans-Canada Air Lines, which became Air Canada in 1964.

In 1939, Department of Transport advised the Windsor authorities that the federal government would contribute \$189,500 for the development of an airport site and also operate for 10 years if the City of Windsor would procure title to the land and pay the taxes. The city acquired title to the Walker Aerodrome site for \$54,000 and the Department of Transport began operation of the airport and building the necessary facilities, including a radio range station.

At the outbreak of the Second World War and the organization of the British Commonwealth Air Training Plan, Department of National Defence recommended the selection of Windsor for a Royal Canadian Air Force Elementary Flying Training School. No. 7 E.F.T.S. was established at Windsor Airport in 1940. An administration building and control tower were built and city water connections were made. Windsor Airport was officially opened in 1940 by Transport Minister C.D. Howe and TCA flights began operating in and out of the airport on a regular schedule.

In 1941, National Defence initiated air-field improvements and further runway, taxiway, and apron extensions and resurfacing were completed in 1942.

At the end of the war, National Defence declared the aerodrome of No. 7 E.F.T.S. surplus, and it was transferred to the Department of Transport which immediately embarked on a program of improvement and construction to prepare the airport for its role in the rapidly expanding service of peacetime air transportation.

The east-west and northwest-southeast runways were extended to 5,250 feet and 5,200 feet respectively in 1947-48 to accommodate

TCA North Star operations, while further improvements were made during 1948-52 by constructing a powerhouse, concrete parking apron and resurfacing the entrance road.

Two years later, in 1954, TCA requested an increase in runway length to enable it to operate the turbo-jet Viscount aircraft into Windsor Airport. The extension had already been under consideration by Department of Transport, and subsequently Runway 07-25 was lengthened to 6,900 feet and other runways recapped.

Looking ahead, in anticipation of expanding air transportation, Department of Transport had sought approval for construction of an Air Terminal Building in 1955. This structure was completed in 1958 at a cost of \$800,000. While the Air Terminal Building was being built the airport underwent an extensive face-lifting; building and field improvements were made and old surplus buildings were dismantled.

Response to the improved facilities was immediate; TCA commenced operation of Vanguard aircraft into Windsor and in 1962 Canadian Pacific Airlines commenced DC-8 flights to Mexico City on a restricted basis because of runway length limitations. Further extension and strengthening of Runway 07-25 and the strengthening of Runway 02-20 removed most of these restrictions and

permitted operation of DC-9 aircraft into the airport.

To meet the demands of the rapidly increasing charter passenger traffic, modifications, which included a new baggage dispenser, were made to the international wing of the air terminal building in 1972-73.

Concern with the environmental impact of the airport on the Windsor community led to the formation, in 1974, of the Citizen's Advisory Committee to help plan additional aviation facilities for Windsor. While the committee became immersed in long range planning to accommodate a predicted growth in air traffic beyond 1990, work was undertaken to relieve congestion in the public areas in the air terminal building at peak passenger traffic periods. The interim improvements to the air terminal building, initiated in the fall of 1976, are intended to accommodate passenger traffic demands until the early 1980s. Windsor Airport's air terminal building now offers a higher level of service to the public by relieving passenger congestion in public areas at peak traffic periods.

Windsor Airport, inaugurated 50 years ago through the determined efforts of a small group of aviation enthusiasts, has grown to meet the needs of an ever-developing community.

In the future years, Windsor Airport will continue to meet the challenge of serving the dynamic City of Windsor.





**50^{EM}
ANNIVERSAIRE
1978**



Transport Canada / Transports Canada

L'aéroport de Walker, à Windsor, en Ontario, doit son existence à un groupe d'enthousiastes de l'aviation, qui croyaient qu'une organisation commerciale devait se faire le promoteur de l'aviation dans la localité. Son ouverture officielle a eu lieu le samedi 8 septembre 1928, avec toute la pompe et les festivités de rigueur.

Ce jour-là, un meeting aérien du comté d'Essex d'une durée d'une heure, une démonstration de saut en parachute et des promenades en avion pour les amateurs rehaussent les cérémonies d'ouverture et les discours des dignitaires locaux et des invités de marque. Le dimanche, la course aérienne internationale qui devait se terminer à Los Angeles, en Californie, prend son départ à l'aéroport.

L'optimisme des débuts pour l'avenir de l'aéroport s'amoindrit peu à peu à mesure que les difficultés financières résultant du climat

économique du début des années trente rend nécessaire une réévaluation des besoins financiers et opérationnels de l'aéroport.

C'est ainsi que la Chambre de commerce de Windsor, le Conseil municipal, le ministère de la Défense nationale et le ministère des

Transports se réunissent afin d'essayer de trouver et d'acheter un terrain où aménager un aéroport utilisable pour la Trans-Canada Airlines, devenue en 1964 Air Canada.

En 1939, le ministère des Transports annonce aux autorités de Windsor que le gouvernement fédéral contribuera une somme de \$189,500 en vue de l'aménagement d'un aéroport et qu'il exploitera celui-ci pendant dix ans, si la ville de Windsor peut obtenir les droits de propriété du terrain et payer les taxes. La ville se porte acquéreur des droits de propriété du site de l'aérodrome de Walker pour une somme de \$54,000. C'est alors que le ministère des Transports commence à exploiter l'aéroport et à construire les installations nécessaires, y compris un radiophare d'alignement.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth est organisé et le ministère de la Défense nationale recommande qu'une École élémentaire de pilotage (E.F.T.S.) de l'Aviation Royale du Canada soit établie à Windsor. C'est ainsi que l'EFTS no 7 est fondée à l'aéroport de Windsor en 1940. On en profite pour construire un bâtiment administratif et une tour de contrôle, ainsi que pour raccorder l'aéroport au système d'approvisionnement en eau de la ville. L'aéroport de Windsor est officiellement ouvert en 1940 par le ministre des Transports, M. C.D. Howe, et la TCA commence à exploiter des vols réguliers à destination et à partir de l'aéroport.

En 1941, la Défense nationale fait entreprendre des améliorations du terrain. D'autres travaux de prolongement de la piste sont terminés en 1942. On procède de nouveau au revêtement de la piste, de la voie de circulation et de l'aire de trafic.

À la fin de la Guerre, le ministère de la Défense nationale déclare que l'aérodrome de l'EFTS no 7 est un aéroport de surplus. Il est donc cédé au ministère des Transports, qui entreprend immédiatement un programme d'amélioration et de construction afin de préparer l'aéroport au rôle qu'il doit jouer dans le transport aérien de temps de paix, alors en

pleine expansion.

La longueur des pistes est-ouest et nord-ouest-sud-est est portée à 5 250 et à 5 200 pieds respectivement, en 1947-1948, pour pouvoir accueillir des North Star de la TCA. En outre de 1958 à 1952, l'aéroport est doté d'une centrale d'énergie et d'une aire de trafic et de stationnement bétonnée. La route d'accès reçoit un nouveau revêtement.

Deux ans plus tard, en 1954, la TCA réclame un prolongement de piste afin de pouvoir utiliser ses turbo-propulseurs Viscount à l'aéroport de Windsor. Le ministère des Transports a déjà envisagé ces travaux. Par la suite, la piste 07-25 est prolongée jusqu'à 6 900 pieds et le revêtement des autres pistes est refait.

Le ministère des Transports songe à l'avenir et prévoit l'expansion du transport aérien. En 1955, il demande l'autorisation de construire une aérogare. Ce bâtiment est terminé en 1958, pour un coût de \$800,000. Pendant la construction de l'aérogare, on procède à de grands travaux de rénovation de l'aéroport; les bâtiments et le terrain sont améliorés et les vieux bâtiments de surplus démantelés.

La réaction à ces installations plus modernes est immédiate: la TCA commence à utiliser des Vanguard à Windsor et, en 1962, la Canadian Pacific Airlines y entreprend l'exploitation de DC-8 à destination de Mexico, quoique sur une base restreinte, en raison de la longueur trop réduite de la piste. Par la suite, la piste 07-25 est de nouveau prolongée et renforcée, tandis que la piste 02-20 est renforcée, de sorte que la plus grande partie des restrictions sont éliminées et que l'aéroport peut

accueillir des DC-9.

Pour répondre à la croissance rapide de la demande du trafic des vols d'affrètement de passagers, l'aile internationale de l'aérogare est modifiée en 1972-1973, notamment lorsqu'on y installe un nouveau système de déchargement de bagages.

L'intérêt pour les incidences écologiques de l'aéroport sur la population de Windsor aboutit en 1974 à la formation d'un Comité consultatif de citoyens qui doit contribuer à la planification d'installations aéronautiques supplémentaires pour Windsor. Alors même que le Comité se plonge dans des travaux de planification à long terme pour répondre à la croissance prévue de la circulation aérienne après 1990, on entreprend des travaux pour réduire l'encombrement des zones publiques de l'aérogare aux périodes de pointe. Les améliorations provisoires de celle-ci entreprises à l'automne 1976 doivent pouvoir répondre à la demande des passagers jusqu'au début des années 1980. À l'heure actuelle, l'aérogare de l'aéroport de Windsor offre un service de meilleure qualité au public en réduisant l'encombrement résultant de la présence d'un trop grand nombre de passagers dans les zones publiques en périodes de pointe.

C'est ainsi que l'aéroport de Windsor, fondé il y a cinquante ans grâce aux efforts déterminés d'un petit groupe d'enthousiastes de l'aviation, a grandi pour répondre aux besoins d'une population sans cesse croissante.

À l'avenir, l'aéroport de Windsor saura continuer à servir la ville dynamique qu'est Windsor.

